

Мелоян Владимир Георгиевич, кандидат педагогических наук, доцент кафедры экономики и управления на предприятии (транспорт) инженерно-экономического факультета, филиала Майкопского государственного технологического университета п. Яблоновский, т.: (887771)97412.

ОЦЕНКА УЩЕРБА ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В КОНТЕКСТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ (рецензирована)

В статье отмечается, что автомобильный транспорт является одним из ключевых факторов эффективного функционирования экономики России. Основным направлением деятельности автотранспортной сферы является перемещение людей и грузов. Экономическая эффективность перемещения определяется его издержками, которая напрямую зависит от дорожно-транспортных происшествий и мероприятий по их предотвращению.

Статистические данные социально-экономических потерь общества от ДТП свидетельствуют о том, что ДТП являются основной угрозой экономической безопасности в сфере автотранспорта, что и определяет необходимость их оценки.

Ключевые слова: экономическая безопасность, социально-экономический ущерб, экологический ущерб, прямые и косвенные от ДТП, стоимостная оценка ущерба.

Meloyan Vladimir Georgievich, Candidate of Pedagogy, associate professor of Economics and Enterprise Management (Transportation) Department of Engineering and Economics faculty, branch of Maikop State Technological University in s. Yablonovskii, tel.: (887771) 97412.

ASSESSMENT OF DAMAGE FROM TRAFFIC ACCIDENTS IN THE CONTEXT OF ECONOMIC SAFETY OF RUSSIA

The article highlights that road transport is a key factor for the effective functioning of the Russian economy. The main activity of road transport is transporting of people and goods. Economic efficiency of transporting is determined by its cost, which depends on traffic accidents and measures for their prevention.

Statistics on socio-economic losses due to the accidents shows that traffic accidents are a major threat to economic safety in the area of transport, which determines the need for their evaluation.

Keywords: economic safety, social and economic damage, environmental damage, direct or indirect damage of an accident, the assessment of damage.

На основе данных Всемирной организации здравоохранения, ежегодно в результате ДТП погибает примерно 1,2 млн. человек и более 50 млн. человек получают ранения. Выявлена следующая динамика количества ДТП и пострадавших в них: на страны с низким и средним уровнем доходов приходится около 90 % всех погибших и пострадавших в ДТП [6].

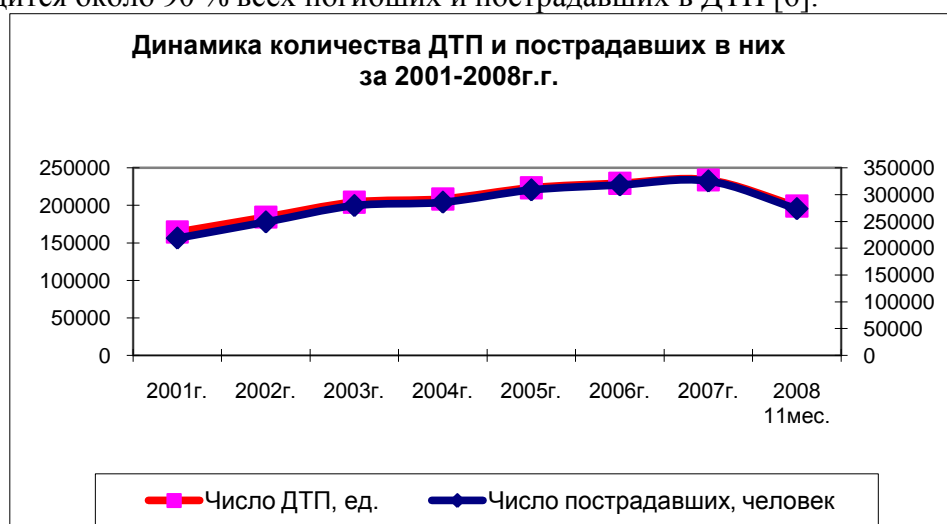


Рис. 1. Динамика количества ДТП и пострадавших в них в России за 2001-2008 гг. [5]

Положительным фактором является улучшение динамики тяжести последствий ДТП. Наблюдается снижение количества погибших по отношению к пострадавшим, что имеет важное социально-экономическое значение для общества.

Мировой экономический ущерб от ДТП составляет сумму равную 518 млрд. долларам США в год, а экономические издержки, связанные с ДТП, оцениваются следующим образом:

- 1% ВВП (внутренний валовой продукт) в странах с низким уровнем доходов;
- 1,5% ВВП – в странах со средним уровнем доходов;
- 2% – в государствах с высоким уровнем доходов.

Для сравнения приведём ряд показателей: в США ущерб от ДТП определяется в размере 230 млрд. долларов (2,3% ВВП), в странах Евросоюза – 180 млрд. евро (примерно 203 млрд. долларов США), а в странах Центральной и Восточной Европы и странах СНГ ущерб от ДТП равен примерно в 1,5 % ВВП, или 9,9 млрд. долларов США [6].



Рис. 2. Динамика социально-экономического ущерба от ДТП за 2000-2006 гг. [6]

На рисунке 3 представлена структура социально-экономического ущерба от ДТП за 2000-2006 гг.

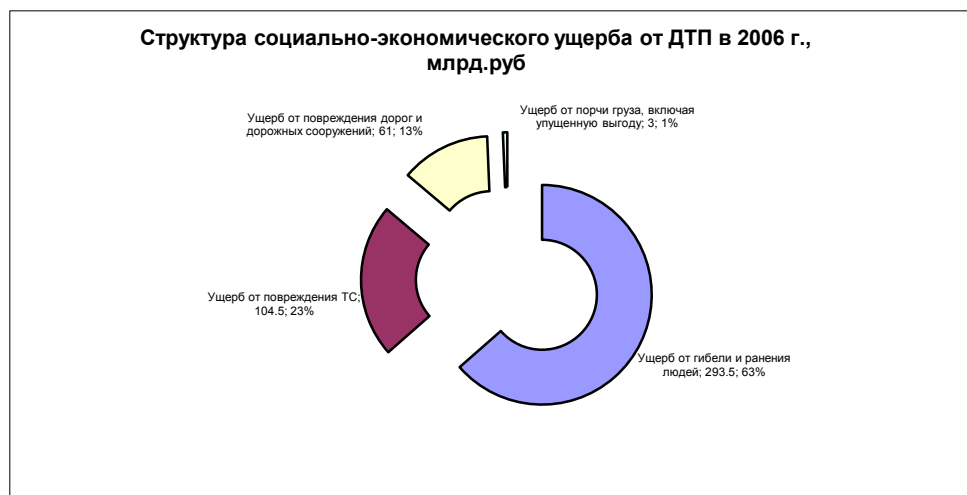


Рис. 3. Структура социально-экономического ущерба от ДТП в 2006 гг. [5]

Одним из ключевых составляющих социально-экономического ущерба от ДТП является его негативное демографическое последствие для России, которое отражено в следующих показателях: снижение численности населения страны и уровня здоровья россиян, продолжительность жизни человека, продолжительность трудоспособного периода, искажение возрастной пирамиды населения, снижение среднего возраста раненых в ДТП, ожидаемая продолжительность здоровой жизни человека.

Экономическая безопасность, в сфере автомобильного транспорта, автором статьи рассматривается как состояние защищенности и устойчивости экономических интересов государства, хозяйствующих

субъектов, общества и личности, в сфере пользования автомобильными дорогами, обеспечивающая реализацию и защиту данных интересов в условиях воздействия внешних и внутренних негативных факторов (угроз).

Традиционно, в сфере автотранспорта, выделяют следующие группы угроз, которые связаны с понятием «экономическая безопасность»:

- ущерб от ДТП вследствие низкого уровня дорожно-транспортной дисциплины водителей и пешеходов, технической неисправности автотранспортных средств, неудовлетворительного состояния дорог и недостатков в организации дорожного движения;

- Мальцевым Ю.А., отмечено увеличение доли транспортных затрат в сметной стоимости одной единицы производимой продукции. Исследования показывают, что доля транспортных затрат в себестоимости отечественной продукции по отдельным ее видам находится в пределах 50-60%. Например в странах Западной Европы и США этот показатель не превышает 8-12% [3].

- низкое качество функционирования автомобильного транспорта и его инфраструктуры, обусловленное недостатками в организации дорожного движения, что влечет такие негативные последствия, как нарушение сроков перевозок, потери (хищение) грузов, ухудшение потребительских свойств перевозимого груза;

- экологический ущерб, наносимый окружающей среде от эксплуатации автотранспортных средств, находящихся в неисправном техническом состоянии;

- неудовлетворительное состояние дорожной сети (десятая часть населения России живёт в условиях бездорожья, ряд регионов имеют сезонные транспортные связи, а в отдельных районах России отсутствуют постоянные транспортные связи).

Рассматривая процесс автомобилизации как один из ключевых факторов развития экономики страны, следует отметить негативное его воздействие на экономику, выраженное показателем потерь от дорожно-транспортных происшествий. В странах с развитой автомобилизацией рост парка транспортных средств влечёт увеличение числа, пострадавших в ДТП.

Автором отмечается, что тяжесть последствий от ДТП зависит от эффективности предупредительных мер по предотвращению аварийности и организации безопасного дорожного движения. Профилактическая работа по предотвращению аварийности требует материальных затрат, для обоснования которых проводится оценка потерь народного хозяйства страны от ДТП, на основе достоверной информации.

По оценочным расчетам общий внутранспортный ущерб от деятельности автомобильного транспорта России составляет 600 млрд. рублей или 90% от автотранспортной емкости ВВП народного хозяйства страны. [2].

В России ДТП наносят экономике ущерб равный 2,5% от ВВП, который сопоставим с вкладом в ВВП отдельных отраслей национальной экономики, например, электросвязи или лесной промышленности» [1].

На развитие сети автомобильных дорог в США в дорожную отрасль ежегодно инвестируется 109-110 млрд. долларов, Япония вкладывает в дорожное строительство 107 млрд. долларов, Германия – 50 млрд. евро, а Россия не более 7 млрд. долларов [3].

Для экономики России в условиях становления рыночного хозяйства достигнутый уровень автотранспортной емкости ВВП определяется как автотранспортной составляющей в стоимости продукции и услуг конечного потребления, так и показателем срока службы автомобилей. В России сроки службы автомобилей на 15-20 % ниже, чем в США и странах Западной Европы; а межремонтные сроки в 1,5-2 раза короче. А показатель расхода горюче-смазочных материалов в 1,5 раза выше, чем в развитых странах мира. Вследствие плохих дорожных условий стоимость обслуживания автомобилей увеличивается в 2,5-3,4 раза, а сроки службы автомобильных покрышек сокращаются в 1,5-1,8 раза [3].

С позиции законодателя ключевым признаком ДТП является причинение вреда (ущерба), который проявляется в виде физического ущерба (гибель или ранение человека) и материального ущерба (повреждение транспортных средств, груза и сооружений). Экономические потери от дорожно-транспортных происшествий по направленности классифицируются на прямые и косвенные [7].

Прямые потери – это потери в результате гибели пострадавших, получения ими инвалидности или временной нетрудоспособности, выплата пенсий, затраты на медицинскую помощь, компенсация по страхованию, расходы, связанные с восстановлением транспортных средств, дорожных сооружений, порча или утрата груза.

Косвенные потери включают потери, связанные со снижением производительности и подготовки нового специалиста для замещения погибшего, затраты государственных органов, затраты, связанные с

заторами движения и простоями транспортных средств, с нарушением сроков доставки грузов и пассажиров, с нарушением ритмичности работы предприятий и невыполнением плановых перевозок.

В России в 2000 году утверждена Минтрансом «Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий», которая содержит методы расчета социально-экономического ущерба от ДТП в результате гибели или ранения человека, повреждения транспортных средств и дорожных сооружений [4].

Разработанная методика, в рамках реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в России», может быть использована для оценки эффективности мероприятий, при расчете денежного выражения потерь общества в результате гибели или ранения людей в ДТП.

В российской системе оценки социально-экономического ущерба от ДТП используются показатели ущерба в результате гибели и ранения людей, повреждения транспортных средств, порчи груза и повреждения дороги.

При расчёте *стоимостной оценки ущерба в результате гибели или ранения людей*, учитывают:

- экономические потери из-за отвлечения из сферы производства людей, погибших или получивших телесные повреждения;
- затраты на оказание пострадавшим первой медицинской помощи и лечение;
- выплаты пенсий (инвалидам, семьям погибших);
- оплату по временной нетрудоспособности.

Одним из основных разделов Методики оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий, выступают стоимостные нормативы ущерба от ДТП по категориям, а также предусмотренные параметры корректировки указанных нормативов в зависимости от изменения экономической ситуации в стране.

Сложившийся уровень ущерба от функционирования автомобильного транспорта России предопределяет необходимость проработки вопросов обеспечения экономической безопасности в сфере автотранспорта.

Литература:

1. ДТП лишают Россию 2,5% ВВП // Финансовые известия. 2005. 11марта.
2. Нгуен Фи Тхыонг. Методические основы определения материального ущерба от дорожно-транспортных происшествий в Социалистической Республике Вьетнам: дис. ... канд. экон. наук. М., 1998. С. 4-5.
3. Мальцев Ю.А. Автомобильные дороги и экономическая безопасность России. URL: <http://conf.bstu.ru/conf/docs/0047/2069>. doc.
4. Р 3112199-2502-00 Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий: утв. Минтрансом РФ) // СПС Консультант-плюс.
5. Основные показатели аварийности в 2001-2006 гг. URL: <http://www.fcp-pbdd.ru>.
6. Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: обзорная информация. М.: НИЦ БДД МВД России, 2006. Вып. 18. С. 1.
7. Сазыкин Ю.Л. Экономическая оценка потерь народного хозяйства региона от дорожно-транспортных происшествий: на примере Краснодарского края: дис. ... канд. экон. наук. М., 2003. С. 13-18.